



Revue d'histoire des chemins de fer

30 | 2004

Le siècle des chemins de fer secondaires en France,
1865-1963. Les entreprises, les réseaux, le trafic

Conclusion

Maurice Wolkowitsch



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1334>

DOI : 10.4000/rhcf.1334

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 10 février 2004

Pagination : 465-470

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Maurice Wolkowitsch, « Conclusion », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 30 | 2004, mis en ligne le 14 août 2012, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1334> ; DOI : 10.4000/rhcf.1334

Tous droits réservés

Conclusion

La conclusion doit répondre à la question : fallait-il porter l'ensemble du système ferroviaire français au niveau de densité atteint au cours des années 1920 ? Nous employons à dessein le mot ensemble, parce qu'il englobe les lignes des compagnies secondaires, les lignes déficitaires des grandes compagnies, souvent les plus récentes, généralement exploitées dans le cadre du plan Freycinet, et bien entendu, les lignes rentables de ces mêmes grandes compagnies. Les réponses négatives ne concernent pas ces dernières, mais mettent en cause la construction de toutes les autres. Des arguments d'ordre politiques ou économiques sont mis en avant.

Les rapports entre chemin de fer et politique sont évoqués pour souligner le rôle du réseau ferré comme facteur de cohésion d'un État mais, surtout, pour dénoncer le caractère électoraliste de certaines lignes, leur déniaient toute justification socio-économique. Ces critiques politiques s'expriment sous la plume de divers auteurs à partir des années 1920. Nous n'avons pas le souvenir d'avoir lu des textes de cette nature dans les publications et les documents d'archives consultés sur la période antérieure.

Ne se satisfaisant pas seulement de dénoncer les « lignes électorales », l'historien Marcel Blanchard, dans sa *Géographie des chemins de fer*, publiée en 1942, voyait dans la construction ferroviaire sous la III^e République une volonté politique affirmée : « Adoptant comme mystique celle d'une France à refaire et à pénétrer d'une vie commune et solidaire, le nouveau régime, sitôt qu'il peut donner ses soins à la question du réseau national, entend avant tout conduire la voie de fer en ces îlots qu'elle a jusqu'ici trop dédaigneusement négligés. Cela d'autant plus que ce sera du même coup, on le pense du moins, l'occasion de véhiculer dans ces terres conservatrices et « rétrogrades » l'évangile du temps nouveau et des idées « avancées ». Mais cet effort de conquête de l'Ouest et du Centre par le rail et la République associés ne constitue que le premier chapitre, et le point plus important, d'un programme bien autrement vaste [...] Dès lors entend-il ployer le rail à la républicanisation de tout le territoire et le pousser à la conquête de ces cellules élémentaires de la vie publique que constituent les cantons. Dans chaque commune, une école ; mais tout pareillement dans chaque chef-lieu de canton, une gare. Programme cohérent issu du même fond d'optimisme humain, de solidarité égalitaire et de propagande partisane¹ ».

1- M. Blanchard, *Géographie des chemins de fer*, Paris, N.R.F., 1942, 230 p., voir p. 58-60.

Il est difficile de suivre l'auteur dans cette identification du rôle de l'école et de la gare. Trois remarques s'imposent : la progression rapide des réseaux secondaires intervient à partir de 1885-1890, à un moment où la République n'est plus en débat ; le chemin de fer est un facteur de cohésion de l'État, son influence peut s'exercer quelle que soit la nature de cet État ; la situation est différente pour l'école laïque, voulue par Jules Ferry et ses pairs pour répandre le savoir et, à travers lui, l'esprit républicain. Ce sont les instituteurs et non les chefs de gare qu'on a surnommés les hussards de la République !

La critique politique la plus fréquente est de taxer de lignes « électorales » ou « électoralistes » celles dont l'exploitation était, dès leur mise en service, de très faible rentabilité ou même déficitaire. Des élus en auraient obtenu la construction pour la satisfaction de leurs électeurs avec l'arrière-pensée de favoriser leur réélection. Ce raisonnement pose la question du rôle des élus : ont-ils pour mission de créer dans leur circonscription, avec les techniques du moment, les conditions favorables au développement de l'économie et de l'emploi et à l'ouverture de la société sur le monde extérieur ? Considérons-nous, en 2004, le maire d'une ville de moins de 50 000 habitants, qui se bat pour obtenir son aéroport et une ligne directe avec Paris², le conseiller général qui lutte pour que la téléphonie mobile couvre son canton ou pour que tous les enfants aient accès à Internet comme de vils arrivistes politiques ou comme des élus avisés et responsables ? Ils sont bien les héritiers directs de ceux qui réclamaient voici un siècle le chemin de fer, le téléphone, et un collège d'enseignement secondaire ou au moins un cours complémentaire. La ligne aérienne, si elle est ouverte, fonctionne longtemps avec l'aide de subventions diverses, tout comme il y a un siècle la ligne de TVM, cheminant sur les routes de campagne³. Hier comme aujourd'hui, ces projets devenaient réalité au terme de longues procédures conduisant à l'approbation ministérielle ; c'est à ce niveau que le choix devait intervenir entre les projets viables et les autres. On ne saurait reprocher à des élus de proposer des projets dans l'intérêt des

2- La multiplication des liaisons avec Roissy, autorisées par les pouvoirs publics, aboutit à ce que les plus grands aéroports français, ceux de Lyon et Marseille, sont incapables de conserver des lignes directes avec le Japon et même les États-Unis ; plusieurs tentatives ont échoué au terme de quelques mois de fonctionnement. De toute la province la clientèle pour les vols long-courriers est rassemblée à Paris.

3- Au moment de la création d'une ligne aérienne Angers-Lyon, le prix du billet était inférieur au montant total des subventions reçues des pouvoirs publics par l'exploitant rapporté au voyageur (Cour des Comptes, 1980).

populations qui leur ont fait confiance. On se trompe de procès ; le terme de ligne électoraliste ne doit pas être retenu ; il a été conçu hors du contexte historique d'une époque où il n'y avait pas d'alternative au chemin de fer.

La critique économique soutenue par des experts parisiens met en cause l'extension des réseaux secondaires réalisée en construisant des lignes dont le déficit était probable ; le maintien du roulage était préconisé comme la meilleure solution. Faute d'avoir trouvé une réplique à cette argumentation directement appliquée aux lignes secondaires, la justification économique de la construction des lignes du plan Freycinet nous semble pouvoir être retenue ; en effet les dépenses de construction étant nettement moins élevées sur les lignes secondaires, la démonstration s'en trouve plus significative. Rappelons que le coût du plan Freycinet avait été évalué à 3,4 milliards de francs-or à mobiliser sur dix ans.

« Pour justifier l'application de cette dépense à des lignes à faible produit, le gouvernement faisait remarquer que le profit qu'on retirerait d'un chemin de fer devait se mesurer non pas à son revenu commercial, mais à l'économie qu'il permettrait de réaliser sur les transports, que le prix de 0,06 F par t/km auquel se faisaient les transports par voie ferrée, n'étant que le cinquième du prix des transports par terre, le produit des lignes serait égal à 5 fois la recette brute, moins la dépense d'exploitation ; que si l'on supposait même que cette recette brute fût de 7 000 F seulement par kilomètre et qu'elle fût entièrement absorbée par la dépense d'exploitation, le bénéfice serait encore de 28 000 F, soit 14 % du capital engagé, et cela sans tenir aucun compte du supplément de trafic qui résulterait pour les lignes existantes de l'établissement des lignes nouvelles⁴. »

Face à ces critiques, nous constatons que l'utilité des lignes secondaires, quel qu'en soit le statut, n'a jamais été mise en cause avant 1913, voire 1925⁵ : en 1910 comme en 1880, le désenclavement du monde rural passait par le développement du réseau ferré.

Pendant les décennies durant lesquelles le réseau ferré progresse à des rythmes, il est vrai, inégaux, les mêmes arguments sont repris pour exiger et justifier l'établissement de nouvelles relations. Écouter les contemporains me paraît le plus significatif : pamphlétaires au service de causes locales, chambres de commerce ou d'agriculture, notables,

4- P. Blanc, « Chemins de fer », *Agenda Dunod*, Paris (1909), 461 p., p. 10.

5- R. Riboud, « L'exploitation des grands réseaux de chemin de fer français 1884-1937 », *Revue générale des chemins de fer*, octobre 1938, p. 139-219.

élus... multiplient les déclarations en faveur de la construction ferroviaire ; le phénomène n'est pas spécifiquement français. Trois citations illustrent ce propos :

« Toute contrée un peu populeuse, agricole ou industrielle qui ne se trouve pas traversée par un chemin de fer, sent le besoin impérieux de se relier aux voies ferroviaires principales : ainsi le veulent les circonstances économiques dans lesquelles nous vivons, et ceux qui cherchent à y résister ne tardent pas à ressentir les effets d'une concurrence ruineuse dans les divers domaines de leur activité⁶. »

« Ouvrez des chemins de fer et alors les produits du travail s'en iront et les hommes resteront⁷. »

« On se plaint de la désertion des campagnes qui laisse dépérir l'agriculture. Il n'y a pourtant rien, dans ce fait déjà moitié accompli, qui puisse surprendre l'homme sérieux qui cherche à se rendre compte sur la marche de la société. Les comices agricoles ont beau rappeler chaque année le bonheur de la vie des champs et les douceurs d'une existence paisible et laborieuse, les flots de l'émigration vers les grands centres ne font qu'augmenter [...] le malheureux cultivateur isolé dans son village, ne peut en sortir faute de voies de communication. [...] Donnez lui un chemin de fer, il aimera la terre qui l'a vu naître parce qu'il pourra y vivre avec aisance et bonheur en écoulant ses produits. Mais si on enlève le premier élément de prospérité, ne trouvez pas mauvais qu'il aille demander au grand centre le salaire qu'il ne peut trouver dans son misérable hameau⁸. »

L'intérêt de ces deux derniers textes est d'aborder le problème des rapports entre chemin de fer et peuplement ; allant à l'encontre des idées reçues, qui font de la desserte ferroviaire le facteur déterminant de l'exode rural, ces documents la considèrent comme une condition de fixation des populations. Corroborant ce point de vue, une étude plus récente en Haute-Auvergne montre que les communes les plus éloignées du chemin de fer sont les plus touchées par l'émigration⁹.

6- « Le chemin de fer Yverdon – Sainte-Croix », *Les Transports publics : Rail, Route, Eau*, Berne, n° 11 (nov. 1949).

7- SNCF, anciennes archives de la région Sud-Ouest F 603 0 517 bis, conseil municipal de Clermont-Ferrand et Chemin de fer du Centre (1842).

8- Archives départementales de l'Allier, Sjml 1-2. Enquêtes relatives à la ligne Tours-Monluçon, 1855-1879.

9- A. Meynier, « Les routes entre Aurillac et Mauriac », *Revue de la Haute-Auvergne*, xxxv (1933), p. 1-43.

Toute étude objective montre que l'établissement de relations étroites entre facilités de circulation et exode rural ne résiste pas à l'analyse ; il s'agit de rapports complexes auxquels se mêlent d'autres facteurs¹⁰. Plus généralement l'arrivée du chemin de fer ne commande pas l'évolution démographique : Sud-France atteint Saint-Tropez en 1905 ; la localité a 3 704 habitants, en 1922 elle en compte 3 842 ; l'exploitation ferroviaire est suspendue en 1948. L'arrivée de Brigitte Bardot lance le petit port qui, en 1962, a presque 6 000 habitants recensés.

Le fondateur de la géographie en France, Paul Vidal de Lablache (1845-1918), a pleinement vécu la phase de fièvre ferroviaire de la fin du XIX^e siècle et des débuts du XX^e siècle. En témoin avisé, dans le chapitre consacré au chemin de fer dans un livre posthume, il justifie pleinement la politique de développement du réseau ferré français. Trois extraits permettent de suivre sa pensée.

« Pour mettre en mouvement ces millions de tonnes qui dorment depuis des siècles, il fallait un levier suffisant pour que, le surplus d'un côté compensant le déficit provisoire de l'autre, toutes les parties du territoire puissent subir l'impulsion, participer au mouvement de la vie et que, de proche en proche, le trépidement de la vie réveillant les eaux dormantes les entraînent dans les nouveaux courants de civilisation¹¹. »

« Nos industries intensives, dans leur appétit de débouchés et de matières premières souffrent impatiemment que les contrées se dérobent. Leur isolement fait l'effet d'une infraction qui ne peut durer¹². »

Enfin, le texte le plus significatif :

« C'est qu'en effet, à mesure que se sont déroulées les conséquences du chemin de fer, la différence s'est accentuée entre les contrées qui en étaient pourvues et celles qui ne l'étaient pas, et à créé pour ces dernières une telle infériorité qu'à tout prix il a fallu la combattre¹³. »

10- M. Wolkowitsch, *Géographie des transports*, Paris, Colin, 2^e édition, 1982, 381 p., cf. p. 279-281.

11- P. Vidal de Lablache, *Principes de géographie humaine*, Paris, Colin, 1922, 320 p. voir pp. 249-250, évocation de 1875.

12- *Ibidem*, p. 252.

13- *Ibidem*, p. 241.

Vidal de Lablache et ses contemporains considéraient la réalisation d'un réseau ferré très dense comme une nécessité absolue permettant un développement économique et une évolution de la société touchant la totalité du territoire national. L'idée de « ligne électorale » ne les effleurait pas ; toute construction nouvelle était génératrice de progrès.

Plus encore qu'aujourd'hui, l'ampleur des transformations économiques et sociales attendues de l'extension du réseau ferré¹⁴ justifiait à elle seule l'action du personnel politique au XIX^e siècle.

Les pays d'Europe occidentale aux réseaux ferrés denses ont connu un développement régional, certes inégal, mais généralisé de leur territoire. Les États de l'Europe de l'Est et, pour partie, des péninsules méditerranéennes, aux réseaux lâches et peu efficaces ont conservé de vastes espaces ruraux où dominent la misère et une société archaïque. Sans la politique ferroviaire dynamique des années 1880-1913, le Massif central, la Bretagne intérieure, les Alpes, peut-être même une partie des plaines et plateaux d'Aquitaine ou de la France de l'Est nous auraient renvoyé les images encore présentes de la Calabre, d'une partie de la Sicile et de l'Espagne, des campagnes roumaines... Nous devons nous féliciter de la volonté de développement du réseau ferré qui correspondait à d'indiscutables besoins.

À la question posée au début de cette conclusion : fallait-il construire ces kilomètres de lignes secondaires ? Ma réponse est oui, sans appel, rejoignant en cela la conclusion de P. Carencu au colloque de Châteauroux¹⁵.

14- A. de Foville, *La Transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales*, Paris, 1880, 460 p.

15- P. Carencu, « Les chemins de fer secondaires : et si c'était à refaire », *RHCF*, 24-25, Paris, p. 395-405.